

**КАЗАКСТАН  
РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ  
КӨЛІК-ЛОГИСТИКА-  
ЛЫҚ КЛАСТЕРІНІҢ  
ДАМУ  
ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ**

Жаһандық энергетикалық қауіпсіздік , табиғи ресурстардың сарқалуы, үшінші индустриялық төңкеріс, үдей тұскен әлеуметтік тұрақсыздық және әлемдік тұрақсыздандудың жаңа кәуіп сипақты ХХІ ғасырдың түйінді ұнақулары елді әлеуметтік-экономикалық дамуына, оның ішінде елдің көлік жүйесінің инфрақұрылымының дамытууға қойылатын жаңа талаптарды анықтап береді.Ел ішіндегі көлік жүйесін дамытпайынша, жаһандандану жағдайларында Қазақстан экономикасын әлемдік жүйеге сәтті мқлалдастыру мүмкін емес. Сондықтан, көлік сәйласын дамыту, тұтастай алғанда,көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамыту деңгейін арттыруға бағытталуы тиіс.

Көлік-коммуникация инфрақұрылымының маңызды міндеті көрсетілген көлік қызметтерінің қолжетімділігі мен сапасын қамтамасыз ету және шалғайдағы өңірлер мен халық тығыз орналаспаған өңірлерде «инфрақұрылымдық орталықтар» құру, сондай-ақ ауылды қажетті көлік қатынасымен қамтамасыз ету мәселесін шешу болып табылады. Көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың ілгері қарқаны болмайынша, елдің экономикалық өсуінің орнықты қарқыннан , оның қауіпсіздігі мен қорғаныс қабілетін, әлемдік экономикаға ұтымды ықпалдасуын және тиісінше әлемнің бәсекеге қабілетті 30 елдің қатарына кіруін қамтамасыз ету жөніндегі стратегиялық міндеттерді ойдағыдай шешу мүмкін емес.

Қазіргі уақытта Қазақстанда мынадай 5 халықаралық көлік дәлізі қалыптасқан және жұмыс істейді:

1) Транскаспийлік теміржол магистралінің солтүстік дәлізі (ТАТМ)

Батыс Еуропаны Қытаймен, Ресей арқылы Корея түбегімен Жапонияны байланыстырады (Достық/Қорғас – Ақтоғай – Саяк – Мойынты – Астана – Петропавл (Пресногорыковская) учаскесінде);

2) ТАТМ-ның Оңтүстік дәлізі

Аталған дәліз мынадай бағдарлар бойынша өтеді: Түркия, Иран, Орталық Азия елдері арқылы Оңтүстік-Шығыс Еуропа – Қытай және Оңтүстік-Шығыс Азия (Достық/Қорғас – Ақтоғай – Алматы – Шу – Армы – Сарыағаш учаскесінде);

3) ТРАСЕКА

Шығыс Еуропаны Қара теңіз, Кавказ және Каспий теңізі (Достық/Қорғас – Алматы – Ақтау учаскесінде, оның ішінде

Жезказған – Бейнеу перспективалық түзеткіш теміржол бағдары, сондай-ақ Ахалкалаки (Грузия) – Карс (Түркия) арқылы Орталық Азиямен байланыстырады;

4) Солтүстік – Оңтүстік

Қазақстанның қатысуымен Ақтау теңіз порты – Ресейдің Орал өңірлері және Ақтау – Атырау учаскелерінде, сондай-ақ Өзен-Берекет (Түрікменстан) – Горган (Иран) жаңа теміржол желісі арқылы Ресей мен Иран арқылы Парсы шығанағы елдерінен Солтүстік Еуропаға өтеді;

5) ТАТМ-ның Орталық дәлізі

Орталық Азия-Батыс Еуропа бағыты бойынша өңірлік транзиттік тасымалдар үшін зор маңызы бар (Сарыағаш – Арыс – Қандыағаш – Озинки учаскесінде).

Қазақстан Республикасының автомобиль жолдарында алты негізгі бағыт – автожолық дәліздері қалыптасқан:

1) Ташкент – Шымкент – Тараз – Бішкек – Алматы – Қорғас;

2) Шымкент – Қызылорда – Ақтөбе – Орал – Самара;

3) Алматы – Қарағанды – Астана – Петропавл;

4) Астрахань – Атырау – Ақтау – Түрікменстан шекарасы;

5) Омск – Павлодар – Семей – Майкопшағай;

6) Астана – Қостанай – Челябинск – Екатеринбург [2].

Қазақстанның транзиттік және экспорттық әлеуетін іске асыру, сондай-ақ экономикалық өсуді қолдау көлік-логистика жүйесінің халықаралық түйінді көлік дәліздеріне жоғары ықпалдасуын, оның ішінде жүк ағындарын бөлуге ықпал ету үшін тасымалдың жоғары жылдамдығын, мерзімділігін, қолжетімділігін және сенімділігін, сондай-ақ көлік қызметтерін пайдалану жаиылығын талап етеді.

Көлік-логистика жүйесінің негізгі проблемалары мыналар болып табылады:

1) қазақстандық дәліздердің танымал болмауы, нәтижесінде Қытай мен ЕО арасындағы транзиттік жүктердің негізгі көлемі Қазақстанды айналып өтеді;

2) дәліздерді жүйелі басқарудың болмауы және олардың инфрақұрылымдық дамымауы;

3) логистикалық сервисің төмен деңгейі;

4) Қазақстаннан тыс жерлерде меншікті сыртқы терминал желілерінің болмауы;

5) басқару жүйесіндегі институционалдық шектеулер;

6) экспорттық, импорттық және транзиттік операцияларды жүргізу үшін әкімшілік рәсімдердің жеткіліксіз тиімділігі [2].

Осы орайда аталынған проблемаларды шешуде көлік-логистикалық кластерінің дамыту негізгі мәселе болып табылады.

Көлік-логистикалық кешені шекараның экономикалық және саяси конъюнктурасына байланысты өзгеріп тұратын Қазақстанның көлік желісінің аймақтық фрагменті ретінде, орталықтандырылған және клиенттер мен тасымалдаушылардың мүддесіне қарай сауда-жолдаушылар тасымалын реттейтін көлік торабы – көліктік-логистикалық орталық (КЛО) басымдылығы ретінде орын алады.

Келешекте көліктік-логистикалық орталықтары Алматы қаласында жоспарланған терминал құрылысымен бірге аймақтың көліктік-логистикалық қызметінің ортақ жүйесін қалыптастырады.

Қазақстан бірқатар қуатты жүйені қалыптастыратын және интенсивті дамып жатқан геостратегиялық ресурстарға ие. Бұл Қытай елінің шекаралас дамып келе жатқан аудандарымен шекаралық территориялар, «Қорғас» шекаралас ынтымақтастықтың халықаралық орталығы, Құлжа шекаралық автожолы, «Қорғас-Шығыс Қақпа» шекаралық сауда-экономикалық зонасы және «Достық» индустриалды-сервистік зонасы.

Еліміздің территориясында «Батыс Қытай – Батыс Еуропа» жобасы аясында еліміздің Оңтүстік көлік дәлізінің «Достық – Алматы» және «Қорғас – Алматы» бағытында халықаралық көліктік-коммуникациялық бөлігі даму алады.

Қазіргі таңда «Қорғас» шекаралық ынтымақтастықтың халықаралық орталығының қызметін қамтамасыз ету мақсатында оның көліктік және сервистік-сауда-өндірістік инфрақұрылымын дамыту жөнінде іс-шаралар жүзеге асырылуда.

«Көлік логистикасы» кластерін қалыптастыру аясында Алматы облысында көліктік-логистикалық кешендер құрылды.

Достық станциясын дамыту жөніндегі іс-шаралар Жоспарына сәйкес аймақтың қажеттілігін қамтамасыз ету, транзиттік контейнерлік жүктерді өңдеу, Достық темір жолының өткізу қабілетін кеңейту үшін Достық шекаралық жол базасында ірі көлік-логистикалық орталықты құру қарастырылуда. Қазақстан Республикасының 2013 ж. дейінгі Көлік стратегиясына сәйкес [1], халықаралық көлік дәліздерінің белсенді көлік-логистикалық торабы ретінде және осы көлік-логистикалық орталық арқылы транзиттік жүк тасымалдау үлесін көбейту арқылы Достық шекаралық жолды әрі қарай дамыту жоспарланған.

Соңғы жылдары Қазақстанда республиканың ұзақ мерзімді Көлік стратегиясын жүзеге асыру шеңберінде заманауи көлік-логистикалық

орталықтардың отандық желісі белсенді қалыптасуда.

Көлік-логистикалық орталықты қажетті ірік-теу парк мен техникалық жабдықтары бар, стандартты қызмет кешенін ұсынатын (қосымша құны қосылған жүкті тиесілісі жұмыстарын орындау, контейнерлеу, орау-түптеу/паллетирлеу және т.б. қызметтер, келендік, қарантиндік және басқа процедуралардан өту бойынша мемлекеттік органдардың барлық талаптарын орындау) интермодальды көлік-логистикалық кешені ретінде, өткізілетін жүктер бойынша логистикалық функцияны орындайтын және түрлі көлік түрлерінің өзара іс-арестіні және үйлестіруін қамтамасыз ететін сауда желілерінің көлік-логистикалық қызмет көрсету орталықтарының функциясын орындайтын, көлік торабында орналасқан конфигурациядағы терминал кешені ретінде қолдану жоспарланады [2, 157-176 бб.].

Терминалдың басты мақсаттауы контейнерлік операциялар болып табылады, бұл үшін ол жеке темір жол станциясына немесе темір жол станциясына жалғастатын сорту-жинақтау парктеріне не болу керек, сонымен бірге вагондарда жүктерді сақтау үшін. Сонымен бірге терминалдың тағы бір қызметі – Алматы қаласы орталық болатын Оңтүстік аймақтың негізгі кластерінің кәсіпорындарына және сауда желілеріне қызмет көрсететін логистикалық және дистрибуторлық орталық.

2006 жылдан бастап Қазақстан жаңа түрі ұйымдастырылды – жүктерді контейнерлік тасымалдау. Бұл қызметтің жаңа түрі Шығыс Еуропа елдерінің бағытындағы Ұрымак-Достык-Ақсарай-Новосибирь маршрутты бойынша жүктерді тасымалдау үшін ынталы. Бұл жобаның алдағы жоспарында – Қазақстан территориясы арқылы Таянық мұздықтан Еуропаға дейін жүктерді контейнерлік тасымалдауды қамтамасыз ету.

Тағы бір жоба – Ақжолдан. Қазақстан және Грузия елдерімен жүзеге асырылған Алматы-Ақтау-Баку-Поти маршруты бойынша темір жол арқылы іске асырылатын мультимодальды тасымалдау – ТРАСЕКА дәлізінің бастеге қалыптасуына үміттену және осы аймақтарда контейнерлік тасымалдаудың дамуына септігі тиіспесі. Бұл жобайықолпария және Қытай елдері өзілерінің қызғушылығын танытады.

Басты жоба Алматы облысының логистикалық кешенін құру болу керек, мұнда өзі бірнеше тасымалдарды іс жүзінде талап етеді. Біріншіден, оның құрылуы қала көшесінің Алматы таспасын және сағаттары-сұрордтық зонасын жүк қолжықтармен аяйтады, қаланы қойма

пизараттарынан босатады, тораптардың өзіндік құнының төмендеуіне мүмкіндік береді және қалаға кіру жолдарында үлкен жүкті контейнерлер ағымы тоқтайды. Басқашы айтқанда, болашақтағы кешенінің негізгі функциялары – үйлестіруші, жинақтаушы, жүк тиелтін және қалалық сауда желілеріне логистикалық қызмет көрсету болып табылады.

Оңтүстік аймақтың инфрақұрылымының дамуында «серпінділігі» қамтамасыз ету және синергетикалық тиімділікті алу мақсатында, Оңтүстік аймақтың ортақ аймақтық көлік-логистикалық жүйесінің шеңберінде қолда бар территориялық жобаларды бір-бірімен үйлестіру қажет. Оңтүстік аймақтың көлік кешенінің ортақ логистикалық орталықтан басқарылатын және терминалдарды өзіне қосуды қамтамасыз ету.

Кластер құрамында, сонымен қатар қоймада сақтайтын және жүктерді өткізетін мультимодальды орталықтар, авто және темір жолдың кіріс жолдары бар мультимодальды терминалдар, ауқымды көліктердің орталығы, контейнерлерді айырбастау және жөндеу тіректері, өндірістік-технологиялық және техникалық қызмет көрсету қызметтері, ақпараттық-логистикалық орталықтар, келендік ресімдеу және бақылау орталықтары, персоналды оқыту және қайта даярлау оқу орталықтары, консалтингтік-сараптамалық орталық, күшті агенттігі жатады.

Алматы аймағының көліктік-логистикалық кешенінің жағдайын талдау нәтижелері: көлік-логистикалық инфрақұрылымның үлкендігі қайта жаңартуы жүзеге асырылмауы, ресурстардың оптимизациясының жоқтығын, аймақтағы логистикалық қызмет сапасының қажетті деңгейде қамтамасыз етілмеуін көрсетті. Көлік-логистикалық кластерді дамытудың мүмкін варианттарынан ең тиімдісі болып халықаралық көлік дәліздерінің аясында қызмет жасайтын, ұлттық макрологистикалық жүйеге және трансұлттық логистикалық жүйеге интегрирленген аймақтық логистикалық жүйені қалыптастыру табылады.

Ұлттық макрологистикалық жүйе елімізде ортақ логистикалық тірек құруға мүмкіндік береді. Алайда оның тиімді функциялауы үшін аймақтық аспектілерді ескеру қажет. Ұсынылатын макрологистикалық жүйені қалыптастыру ХҚД (Халықаралық көлік дәлізі) бойынша негізгі жүк ағымының өтуін жақсартады және материалдық және ақпараттық ағымдардың аймақаралық қозғалысын үйлестіреді. Әр аймақ ішіндегі жүк ағымын тиімді үйлестіру және басқару әр нақты аймақтың функциялау ерекшелігін есепке алмай мүмкін емес. Ұлттық логистикалық жүйе әр

аймақтың ерекшелігін толығымен ескере алмағандықтан, әр аймақтың логистикалық басқаруын жетілдіру тәсілдерін жеке-жеке іздеу қажет.

Осы мақсатпен аймақтық көлік-логистикалық жүйені (АКЛЖ) қалыптастыру көлік-логистикалық кластерді құрудың аралық кезеңі болуы керек және олардың жүк-тауар айналымының ұлттық логистикалық жүйесінде интеграциялануы керек. Осы тектес жүйелердің қалыптасуы жергілікті тұтынушылардың көлік-логистикалық сервиске деген қажеттіліктерін толық қанағаттандыра алады және әр аймақтың экономикасының ерекшелігін ескере отырып, оның даму деңгейін еуропалық деңгейге көтеруге мүмкіндік береді [2, 101 б.].

Дәл осы аймақтық билік көлік-логистикалық инфрақұрылымның дамуына ең жоғары мүдделі болуы керек, себебі тек осы жағдайда ғана тауар қозғалысы каналын құрылымдық қайта құру мен аймаққа бәсекелестік артықшылықтарды қамтамасыз ету мүмкін болады.

Қазақстанда логистикалық инфрақұрылымның да, логистикалық делдалдықтың да даму деңгейі әлі де төмен болғандықтан, мұндай жүйелердің құрылуына бірінші кезекте аймақ әкімшілігі бастама жасау керек.

Жүк және тауар қозғалысының аймақтық жүйесінің қатысушыларының интеграциясы жүйенің контрагенттері арасындағы мүдделердің келісімін талап етеді және көліктік-үлестіруші үдерістерін басқару үшін қажетті ұйымдастырушылық алғышарттарды талап етеді.

Аймақтық көлік-логистикалық жүйенің тиімді функциялануының ұйымдастыру-экономикалық негізі бір жағынан, бәсекелестік ортаны құруды және тауар-материалдық ағымның қозғалысының барлық қатысушыларының максималды еркіндігі мен дербестігін қамтамасыз етеді, ал екінші жағынан – аймақтың даму мүдделерімен келісілген, жүйенің функциялануының жалпы мақсаттарына қол жеткізудің экономикалық мүддесін құру.

Ұсынылатын жүйенің шартты шекаралары ретінде, оның Алматы облысында қалыптасуының ескерсек, Алматы облысының территориясы қабылданды. Жүйеге кіру және шығу нүктелері болып облыс шекарасында орналасқан, бірінші кезекте темір жол және іріктеу станциялары, әуежайлар, автомобиль терминалдары мен жүк автостанциялары табылады.

1. Алматы қаласының сыртында қызмет көрсетіп тұрған көлік-логистикалық орталықтар – қойма кешендері (ИКаР, Первомай, Тау-Терминал, САЛМ, USKO логистикалық парктері).

2. Алматы қаласының сыртында жүзеге асыру кезеңінде тұрған және ауданының көлемі бойынша қызмет көрсетіп тұрған жоғары класты қойма ғимаратарынан бірнеше рет асып түсетін жаңа ірі жобалар («ДАМУ» индустриалды-логистикалық орталық, «Астана-Контракт» АҚ көлік-логистикалық орталығы).

Бұл аяны айрықшалау көп жағдайда шартты болып табылады, себебі АКЛЖ-нің функционалды және қамсыздандыру жүйелерінің элементтері өзара тығыз байланысты және интегралданған логистикалық тізбектерге бірлескен. Сонымен бірге жүйенің жеке элементтерінің логистикалық функцияларының аясы кенейі мүмкін, мұндай шартта олардың қызмет көрсету сферасы бірнеше функционалды және қамсыздандыру жүйелерін қамтиды немесе логистикалық функциялардың қатарласуының сәйкестігі шартында бүтіндей барлық аймақтық логистикалық жүйені де қамтуы мүмкін.

Қызмет көрсету деңгейін көтеру үшін толықтай қазақстандық және жекелей аймақтық терминалды-көліктік технологияларды көлік ағымын басқарудың ортақ жалпы әлемдік жүйеге сәйкес келтіру керек. Қойылған міндеттерге қол жеткізудің ең тиімді тәсілі логистикалық үлестіру Орталықтарын ұйымдастыру болып табылады. Бұл Орталықтар әкспедиторлар мен көлік агенттерінің шектеусіз саны арқылы әр жүк жіберуші мен сатып алушыға шығу көздерін қамтамасыз ететін логистикалық жүйелері қосылған көлік «дәліздерімен» өзара байланысты болуы керек. Біздің көзқарас бойынша, мұндай орталықтарды құрудың ең тиімді тәсілі – «терминал мекендері» моделі бойынша үлестіру-бөліп тарту орталықтарын құру.

Құрылатын кластердің ядросы көлік-шоғырлану орталығы болуы керек, ол өзіне жүк және жолаушылар тасымалы сферасында қызмет көрсететін барлық ұйымдарды, өнеркәсіптік ұйымдар-жүк жіберушілерді, логистикалық және көлік-логистикалық компанияларды, көмекші қызмет көрсететін компанияларды шоғырландырады.

Көлік-логистикалық кластердің құрамында Көлік-логистикалық орталықтар «орталық штаб» роліне ие болады, осы рөлге сәйкес:

- Көлік-логистикалық кластердің жағдайы туралы теңгерілген көрсеткіштердің кейбір жүйелерінде ақпараттарды жинауды қамтамасыз ететін желілік инфрақұрылымы болуы керек;
- Көлік-логистикалық кластердің динамикасы жайлы мәліметтерді жинауды және оңдеуді жүзеге асыратын ресурстық орталығы болуы керек;

– алынған мәліметтер негізінде Көлік-логистикалық кластердің адекватты моделін қалыптастыратын және оның өзектілігін қолдайтын сарапшылардың тобын қамтитын әдістемелік орталықтары болу керек;

– әкімшілік және бизнес деңгейінде стратегиялық және тактикалық шешімдерді қабылдау үшін жұмыс инструменті болып табылатын ситуациялық орталық болу керек. Ситуациялық орталық жұмысы өзінің әрі қарайғы дамуына жұмсауға қажетті табық әкелу керек.

Кластер қызметіндегі басты басымдылық «ҚТЖ» ҰК АҚ филиалы – Алматы темір жолы, «Алматы халықаралық әуежайы» АҚ компанияларына, автокөлік және логистикалық компанияларға беріледі.

Мамандардың болжамы бойынша 2010 жылдың соңында қызмет көрсетіп тұрған терминалдар кешенінің қуаттылығын есепке ала отырып, жалпы тасымалдау көлемі 110,0 млн. тоннаны құрады. 2020 жылда Алматы облысының жүк айналымы 2-2,3 есе көбейеді. Тасымалданатын жолдаушылар саны біршамаға өседі – 1,3-1,5 есе және жолдаушылар айналымы – 1,5-1,8 есе.

Алматы қ. орталықтандырылатын Көлік-логистикалық орталық көлік-логистикалық кластердің алғашқы кешені болады, оның аясында аталған кластер біртіндеп қалыптасады. Қолайлы шарттар жағдайында көлік-логистикалық орталық 2015 жылда толыққанды қалыптасады, ал кластердің өзі – 2025 жылы.

Көлік-логистикалық орталық оңтүстік аймақ территориясында тауар қозғалысын үйлестіретін және мемлекеттік-жеке серіктестік принципі негізінде функцияланатын аймақтық ранг орталығы ретінде құрылуы керек. Көлік-логистикалық кластердің дамуына бағытталатын инвестициялардың шамалас көлемі бірінші бес жылдықта 2,5-3,0 млрд.тг құрайды [3].

Облыс экономикасының инновациялық бағытталуы және көлік-логистикалық кластердің қалыптасуы Алматы облысының сыртқы экономикалық қызметінің сапалы масштабтары үшін алғышарттарды тугазады.

Құрылатын аймақтық көлік-логистикалық жүйенің максималды тиімді функциялануына қол жеткізудің міндетті шарты болып оның ұлттық макрологистикалық жүйемен интеграциялануы табылады.

Біздің көзқарас бойынша, аталған логистикалық жүйелердің интеграциясы ұлттық макрологистикалық жүйе звеноларының аймақтық логистикалық көліктік-үлестіруші жүйелердің звеноларымен интеграциялануы арқылы жүргі-

зілуі керек. Бұл ұлттық логистикалық жүйеден аймақтық жүйеге кіретін және аймақтық логистикалық жүйеден ұлттық жүйеге шығатын материалдық ағымдарды тиімді басқаруға мүмкіндік береді. Осылайша, ұлттық макрологистикалық жүйе аймақтар арасындағы ағымдардың тиімді қозғалысын қамтамасыз етеді, ал аймақтық көліктік-үлестіруші жүйелер жекелеген аймақтар деңгейінде материалдық ағымдарды тиімді басқаруды қамтамасыз етеді.

Басқарудың интеграцияланған жүйесін қалыптастыру кезінде келесі принциптерді жетекшілікке алу орынды болады:

- экономикалық ымыраға қол жеткізу және жүйе субъектілері арасында жиынтық синергетикалық тиімділікті қайта бөлу жолымен, олардың мүдделерімен келісілу негізінде жүк қозғалысының интеграцияланған логистикалық жүйесіне қатысушылардың экономикалық-құқықтық өзара байланыстың ортақ жүйесін құру;
- аймақтардың логистикалық инфрақұрылымының негізі тұтынушыларға заманауи логистикалық қызметтің толық гаммасын ұсынатын ортақ қолданыстағы ірі үлестіруші-бөліп тарату орталықтар жүйесі болуы керек;
- прогрессивті терминалды технологиялар негізінде сапаны көтеру мақсатымен, кәсіпкерлік қызметті лиценциалау негізінде көлік-экспедиторлық және логистикалық қызмет нарығын дамытуда тікелей мемлекеттік реттеуді қолдану;
- аймақтағы көлік және логистикалық инфрақұрылымды дамытуды ірі және шағын отандық бизнес пен шетел капиталын қоса алғанда, бюджеттік немесе бюджеттік емес көздерді тарту арқылы үлестік қаржыландыру;
- аймақта аралас жүктер қозғалысын ұйымдастыру кезінде көліктердің үлестірілген жұмысына негізделген интермодальды логистикалық технологияны жүзеге асыру;
- аймақта АҚЛЖ қатысушыларын ақпараттық қамсыздандырудың интеграцияланған жүйесін құру үшін қажетті ұйымдастыру-экономикалық және өндірістік-техникалық шарт-жағдайлармен қамтамасыз ету;
- көлік-экспедициялық сферасындағы кадрларды, тасымалдау, үлестіруші-бөліп тарату, сервистік және басқа да логистикалық қызметтің кадрларын кәсіби даярлау және қайта даярлауды ұйымдастыру, прогрессивті терминал технологияларын оқыту, тауарлы-материалдық және оған көмекші сервистік, ақпараттық, қаржылық ағымдарды басқарудың логистикалық әдісін оқыту;

• мемлекеттік қолдау мен реттеуді қалыптастыру, мемлекеттік және әкімшілік реттеу негізінде жүк қозғалысының аймақтық логистикалық жүйесіне қатысушыларға қолайлы жағдайларды қамтамасыз ету, оның ішінде: лицензиялау жүйесі, инвестицияларды льготалық жөнедеу, льготалық салық салу, терминалдар мен логистикалық инфрақұрылымның биіктік деңгейлерінің құрылысына жер телімдерін бөлу, АҚЛЖ қатысушыларына тең шарттарды қамтамасыз ететін нормативті-құқықтық реттеу;

• Аймақтық көлік-логистикалық жүйені ұлттық логистикалық жүйесімен интеграциясын қамтамасыз ету;

• логистикалық делдалдардың және жүк және тауар қозғалысы жүйесін ұйымдастырушы-операторлардың институтын құру.

Аймақтық көлік-логистикалық жүйені қалыптастыру үшін аса маңызды мәнге тауар қозғалысы жүйесіндегі логистикалық делдалдар институтын дамыту не. Мұндай делдалдар кө-

ліктік және көлік-экспедиторлық компаниялар мен фирмалар бола алады; көтерме сауда орталықтары; тауар және көр биржалары; дистрибуторлық компаниялар; тауар қоймаларының желісі; жүк терминалдары мен мультимодальды терминал кешендері; өнеркәсіптік кәсіпорындардан ішкі өндірістік логистикалық құрылымдары; аймақтық ақпараттық және телекоммуникациялық жүйелер; банк және басқа қаржылық институттар.

Оңтүстік аймақ территориясындағы көлік-логистикалық қызмет нарығына жүргізілген маркетингтік зерттеулер оның интенсивті қалыптасу және даму кезеңінде тұрғанын көрсетті. Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникациялар министрлігімен және басқа да мүдделі ведомстволармен келісілген жағдайда Оңтүстік Қазақстан территориясында көлік-логистикалық жүйені құрудың аймақтық мақсатты бағдарламасының Тұжырымдамасын әзірлеу қажет деп есептейміз.

#### Әаыбаытар

1. Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года. Утверждена Указом Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 года N 86 // [http://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30031598](http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30031598)
2. Қазақстан Республикасының көлік жүйесінің инфрақұрылымын дамытудың және ықпалдастырудың 2020 жылға дейінгі мемлекеттік бағдарламасы Қазақстан Республикасы Президентінің 2013 жылғы 13 қаңтардағы №725 жарлығымен бекітілген. Астана, 2013 ж. [http://adilet.zan.kz/kaz/docs/U100000958\\_link](http://adilet.zan.kz/kaz/docs/U100000958_link)
3. Королук Н.С. Региональные транспортно-логистические системы: вопросы теории и практики. Монография / Н.С. Королук, С.А. Карлова. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2008. – 335 с.
4. Титухин Н, Овчаренко Н. Модель транспортно-логистической системы Казахстана // LOGEN №9. -2008. [www.loginfo.ru/archive/service.cfm/200810/08152700.html](http://www.loginfo.ru/archive/service.cfm/200810/08152700.html)

#### References

1. Transportnaa strategiya Respubliki Kazakhstan do 2015 goda. Uvergdana Ukazom Prezidenta RK ot 11 aprelya 2006 goda N 86 [http://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30031598](http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30031598)
2. KR kölik jaeicciyua infraqurılımın damıtudın jañı ilpalıqturadıñ qauı 2020 jılğa deıngi memlekettik bağdarlaması 2013 jılı 13 káñtarıdıñ № 72 jarlıgı Astana, 2013 jil [http://adilet.zan.kz/kaz/docs/U100000958\\_link](http://adilet.zan.kz/kaz/docs/U100000958_link)
3. Koroluk N.S. Regionalnie Transportno-logisticheskie sistemi voprosi i teorii i praktiki. – Irkutsk: Izd BGUEP, 2008. – 335 s.
4. Tituxin N, Ovcharenko N. Model Transportno-logisticheskie sistemi RK // LOGEN №9. -2008. [www.loginfo.ru/archive/service.cfm/200810/08152700.html](http://www.loginfo.ru/archive/service.cfm/200810/08152700.html)